Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6131**

16. Wahlperiode 24. 07. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/5996 –

Stau in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der tägliche Stau ist für viele Menschen zur Normalität geworden. Zum Teil dauern im Radio die Staumeldungen länger als die Nachrichtensendungen. Nicht nur vor den so genannten langen Wochenenden, sondern auch für die gesamte Sommerferienzeit haben Verkehrsinstitute lange Ferienstaus vorhergesagt.

1. Wie viele Kilometer Stau werden insgesamt und täglich im Durchschnitt auf deutschen Autobahnen registriert?

2. Wie hoch ist die durchschnittliche Staulänge und -dauer an den einzelnen Tagen der Woche im Durchschnitt?

3. Wie verändert sich die Staulänge und -dauer in der Sommerferienzeit im Durchschnitt (bitte nach Wochentagen spezifizieren)?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt entsprechende Daten nicht. Staumeldungen liegen in den Ländern vor und werden im Rahmen des Verkehrswarndienstes erfasst und bekannt gegeben. Die Daten werden wegen ihrer unterschiedlichen Qualität und Herkunft und des eher punktuellen Charakters der Meldungen bundesweit nicht aggregiert.

Für die Ermittlung der Kapazitäten im Autobahnnetz greift die Bundesregierung vorrangig auf Erkenntnisse aus den manuellen Straßenverkehrszählungen und aus dem automatischen Dauerzählstellennetz sowie auf die in den Verkehrsrechnerzentralen online vorhandenen Daten der Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurück.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. Juli 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch die prozentualen Anteile der jeweiligen Ursachen für Stau auf den Autobahnen (z. B. Unfälle, Baustellen, hohes Verkehrsaufkommen) sind?

   Wenn ja, wie hoch sind die Quoten?

Auf der Basis der Ergebnisse einer Forschungsarbeit aus dem Jahr 2004 ergibt sich bezogen auf das Jahr 2000 auf Autobahnen folgende Verteilung staubedingter Reisezeitverluste: hohes Verkehrsaufkommen (39 Prozent), Arbeitsstellen (35 Prozent) und Unfälle (26 Prozent).

5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den auf Staus zurückzuführenden jährlichen CO_2-Ausstoß ein?

Detaillierte Angaben hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

6. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den jährlichen volkswirtschaftlichen Schaden, der auf Staus zurückzuführen ist?

Die Bundesregierung stellt keine Erhebungen zu den volkswirtschaftlichen Folgen von Verkehrsstaus an. Die EU-Kommission hat diese europaweit auf 0,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts beziffert, was für Deutschland bezogen auf das Jahr 2006 rd. 10 bis 12 Mrd. Euro entsprechen würde.

Angesichts der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in der wissenschaftlichen Aufarbeitung und der Bandbreite diverser Studien, die von 19,6 Mrd. Euro bis 102,26 Mrd. Euro reicht, können valide Aussagen über die Kosten und den Kraftstoffverbrauch von Verkehrsstaus nicht wiedergegeben werden.

In dem in der Antwort zu Frage 4 genannten Forschungsvorhaben wurde allerdings auch eine monetäre Bewertung der Zeitverluste auf den Bundesautobahnen durchgeführt. Bei einer nutzerorientierten Betrachtung mit an die Bundesverkehrswegeplanung angelehnten Sätzen lassen sich die Zeitverluste auf den Bundesautobahnen mit ca. 3,55 Mrd. Euro pro Jahr abschätzen.

7. Welche Streckenabschnitte sind regelmäßig (durchschnittlich einmal wöchentlich) von längeren Staus (zwischen 5 und 9,9 Kilometer Länge oder zwei Stunden Staudauer) betroffen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 bis 3 verwiesen.

8. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen oder plant die Bundesregierung, um diese Engpässe, soweit sie verkehrliche Ursachen haben, zu beheben?

Nahezu jede getätigte Neubau- oder Erweiterungsinvestition trägt zu einer Engpassbeseitigung und zum Abbau von Stausituationen bei. Im gesetzlich verankerten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind für Ausbau und Lückenschlüsse im Fernstraßennetz Maßnahmen von insgesamt rd. 51,5 Mrd. Euro vorgesehen. Damit sollen – bezogen auf den Zeitraum ab 2001 – realisiert werden:

– Neubau von rd. 1 900 km Autobahnen (Bauvolumen rd. 15 Mrd. Euro),
– Erweiterung von rd. 2 200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen (rd. 13 Mrd. Euro),

– Aus- und Neubau von rd. 5 500 km Bundesstraßen (fast 19 Mrd. Euro); davon allein rd. 11 Mrd. Euro für rd. 850 Ortsumgehungen.

Im Zeitraum 2001 bis 2006 wurden Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rd. 17,3 Mrd. Euro finanziert, was bereits rd. ein Drittel des Bedarfsplanvolumens entspricht. Weitere Projekte mit einem Volumen von rd. 5,6 Mrd. Euro sind im Bau. Es wurden rd. 860 km Autobahnen für über 8 Mrd. Euro neu gebaut und rd. 440 km für über 4 Mrd. Euro auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rd. 5,1 Mrd. Euro weitere 1 200 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein 190 Ortsumgehungen.

Im Vorgriff auf erst später erfolgende Baumaßnahmen hat sich der Aufbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen als verkehrstechnisch wirksam und wirtschaftlich erwiesen. Einen vollständigen Ersatz für Infrastrukturmaßnahmen können diese Anlagen jedoch nicht leisten.

9. Welche Streckenabschnitte sind regelmäßig besonders stark mit einer Staulänge von zehn Kilometer Länge und mehr oder einer Staudauer von mehr als vier Stunden betroffen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 bis 3 verwiesen.

10. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen oder plant die Bundesregierung, um diese Engpässe, soweit sie verkehrliche Ursachen haben, zu beheben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

11. Welche Streckenabschnitte sind insbesondere in Ferienzeiten extrem stark (mindestens zweimal wöchentlich) mit einer Staulänge von mehr als zehn Kilometern oder einer Staudauer von mehr als vier Stunden betroffen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 bis 3 verwiesen.

12. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen oder plant die Bundesregierung, um diese Engpässe, soweit sie verkehrliche Ursachen haben, zu beheben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

13. Welche baulichen Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung allgemein geeignet, die Staubildung zu verhindern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

14. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung abgesehen von baulichen Verbesserungen allgemein für geeignet, die Staubildung zu verhindern?

Aus Sicht der Bundesregierung sind bestimmte planerische, organisatorische, bauablauftechnische, verkehrssteuernde sowie bauvertragliche Maßnahmen grundsätzlich geeignet, die Gefahr der Staubildung zu reduzieren. Dazu gehören u. a.:

– Planung der Bauzeit in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke,
– Durchführung von Bauarbeiten auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten unter Vorgabe knapper, aber realistischer Fristen (z. B. Ausnutzung der Tageshelligkeit, 6-Tage-Woche, 2-Schicht-Betrieb, Sonntags- und Nachtarbeit),
– Ausnutzung verkehrsschwacher Zeiten einschließlich der Wochenenden und Feiertage (z. B. für die Einrichtung von Baustellen),
– Ausnutzung des Tageslichtes für die so genannten Tagesbaustellen (z. B. Mäharbeiten, Schutzplankenarbeiten, Markierungen),
– Ausweisung des Seitenstreifens als zusätzlichen Fahrstreifen bei Tagesbaustellen,
– verkehrstechnisch sinnvoller Einsatz von verkehrstelematischen Anlagen sowie
– vergaberelevante und bauvertragliche Vereinbarungen von Beschleunigungsregelungen.

15. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um Staus in Spitzenzeiten – insbesondere während der Hauptreisetage der Ferienmonate – zu verhindern oder zumindest Staulänge und/oder -dauer zu verkürzen?

Die Bundesregierung achtet darauf, dass insbesondere an den Hauptreisetagen keine zusätzlichen Behinderungen durch Baustellen entstehen. Gleichwohl sind starre Vorgaben von Ausschlusszeiten für Bauarbeiten auf den Hauptreiserouten in den Hauptreisezeiten nicht mehr zeitgemäß. Inzwischen vorhandene technische Instrumente ermöglichen eine zuverlässige und zielgerichtete Planung, insbesondere von Bauarbeiten. Um zu erreichen, dass Bauarbeiten nicht überwiegend in den bautechnisch ungünstigen Zeiten zur Ausführung kommen, gelten daher, ergänzend zu den in Antwort zu Frage 14 aufgeführten Maßnahmen folgende Vorgaben:

– Baustellen sind auch in den Hauptreisezeiten auf allen Autobahnen möglich, sofern bestimmte, von der Verkehrsstärke abhängige Schwellenwerte eingehalten werden,
– Fahrstreifenreduzierungen sind dabei grundsätzlich zu vermeiden,
– besonders verkehrsbehindernde Maßnahmen, wie z. B. der Auf- bzw. Abbau der Einrichtungen zur Verkehrssicherung sind nur in den verkehrsarmen Zeiten einschl. Sonn- und Feiertagen vorzusehen. Ausgenommen hiervon sind solche Wochenenden, an denen erfahrungsgemäß mit den stärksten Hin- bzw. Rückreisewellen zu rechnen ist,
– die Baustellenplanung soll auch in den Hauptreisezeiten auf der Grundlage erfahrungsbezogener und aktueller Ganglinien der Verkehrsbelastung erfolgen.

Um dem Urlaubsverkehr das zügige Erreichen des Urlaubsortes zu erleichtern, ist es außerdem dem Lkw-Verkehr nach der Ferienreiseverordnung in den Monaten Juli und August nicht gestattet, in der Zeit von 7 bis 20 Uhr bestimmte hoch belastete Abschnitte von Autobahnen und Bundesstraßen zu befahren.

Welche Verkehrslenkungsmaßnahmen im Einzelfall geeignet sind, Staus zu verhindern oder aufzulösen, müssen die zuständigen Länderbehörden vor Ort entscheiden. Der Bund hat aufgrund der Zuständigkeitsverteilung im Grundgesetz (Artikel 83 und 84 GG) weder Eingriffs- noch Weisungsrechte.

16. Wäre der flächendeckende Einsatz von Verkehrsleitsystemen ein Mittel zur Stauvermeidung?

Ein flächendeckender Einsatz von Verkehrsleitsystemen ist vor dem Hintergrund der sowohl regional wie auch streckenbezogen äußerst unterschiedlichen Unfall- und Verkehrsverhältnissen weder verkehrstechnisch sinnvoll noch wirtschaftlich. Das Hauptaugenmerk liegt daher weiterhin auf der Ausstattung der hochbelasteten Brennpunkte im deutschen Autobahnnetz, unter prioritärem Einsatz der dafür am besten geeigneten Maßnahmen, wie z. B. Streckenbeeinflussungsanlagen, Netzbeeinflussungsanlagen, Zuflussregelungsanlagen sowie Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe.

17. Wenn ja, strebt die Bundesregierung den Ausbau dieser Systeme an?

    Wie konkret sind in diesem Fall die Planungen?

Die Bundesregierung strebt einen kontinuierlichen Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen an. Zu diesem Zweck wird bereits seit 1980 ein entsprechendes Programm aufgestellt, welches in regelmäßigen Abständen aktualisiert wird. Das derzeit noch laufende „Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007“ soll noch in diesem Jahr bis 2010 fortgeschrieben werden. Für den Bau neuer Anlagen stehen jährlich ca. 40 Mio. Euro bereit. Auf diese Weise sind bisher insgesamt ca. 700 Mio. Euro investiert worden. Neben einer Vielzahl von Netz- bzw. Knotenbeeinflussungsanlagen sind bereits mehr als 950 km des insgesamt ca. 12 400 km langen Autobahnnetzes mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet worden.

18. Falls nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

19. Wie hoch ist der Anteil der Unfälle mit Lkw-Beteiligung an der Unfallzahl insgesamt?

20. In wie vielen Fällen geschahen Lkw-Unfälle im Zuge eines Überholvorgangs?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung, die auf Auswertungen der Bundesanstalt für Straßenwesen beruhen, ereigneten sich im Jahr 2005 auf Autobahnen insgesamt 20 943 Unfälle mit Personenschaden, darunter 30,5 Prozent (6 397) unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen. Fehler beim Überholen bzw. Überholt werden wurde bei Fahrern von Güterkraftfahrzeugen, die im Jahr 2005 an Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen beteiligt waren, insgesamt 477 mal polizeilich registriert.

21. An wie vielen Unfällen waren so genannte Geister- oder Falschfahrer beteiligt?

22. Wie viele Menschen starben bei von so genannten Geister- oder Falschfahrern verursachten Unfällen in den letzten 10 Jahren jährlich?

23. Wie viele Fälle von so genannten Geisterfahrern oder Falschfahrern wurden innerhalb der letzten 10 Jahre jährlich gezählt?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auswertung nach Unfällen unter Beteiligung so genannter Geister- oder Falschfahrer ist mit den der Bundesregierung vorliegenden Informationen aus Unfalldatenbanken nicht möglich. Derartige Auswertungen müssten von den Bundesländern selbst vorgenommen werden; der Bundesregierung sind keine entsprechenden Auswertungen bekannt. Gespräche mit den Bundesländern haben jedoch wiederholt ergeben, dass es sich bei Unfällen unter Beteiligung so genannter Geister- oder Falschfahrer, entgegen der öffentlichen Meinung, um seltene Ereignisse handelt.

24. Durch welche Maßnahmen könnte nach Ansicht der Bundesregierung die Zahl der Falschfahrer gesenkt werden?

25. Plant die Bundesregierung die Umsetzung solcher Maßnahmen?

26. Wenn ja, welche Maßnahmen sollen wo und wann getroffen werden?

27. Wenn nein, was spricht aus Sicht der Bundesregierung gegen die Umsetzung?

Die Fragen 24 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ursachen für Falschfahrten auf Autobahnen sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung außerordentlich vielfältig. Danach entstehen die meisten Falschfahrten entweder unmittelbar auf der Autobahn durch bewusstes Fehlverhalten (Rückwärtsfahren oder Wenden zum Erreichen der zurückliegenden Anschlussstelle), durch allgemeine Überforderung/Verwirrung oder gehen mit erhöhtem Alkohol- oder Drogeneinfluss beim Fahrzeugführer einher. Daher sind – auch vor dem Hintergrund der geringen Zahlen – derzeit keine Maßnahmen seitens der Bundesregierung vorgesehen.

28. Welche Kriterien sind bei der Festlegung von Umleitungsstrecken an Autobahnen maßgeblich, insbesondere wie bedeutend ist die Länge der Umleitungsstrecke, und wie begründet die Bundesregierung diese Kriterien?

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen den – eher kleinräumigen – Bedarfsumleitungen und den durch Netzbeeinflussungsanlagen angezeigten großräumigen Alternativroutenempfehlungen, die ein Instrument des Verkehrsmanagements darstellen.

Für Bedarfsumleitungen sehen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die Verwaltungsvorschriften zur StVO sowie ergänzende Vorschriften (Richtlinien für die Umleitungsbeschilderungen (RUB 1992)) Regelungen vor, auf deren Grundlage die zuständigen Behörden der Länder zeitlich begrenzte oder auf Dauer bestehende Umleitungsmaßnahmen anordnen können.

Bedarfsumleitungen sollen gemäß den gemeinsam von Bund und Ländern erarbeiteten RUB den Verkehr im Bedarfsfall über das nachgeordnete Straßennetz von einer Anschlussstelle zu einer anderen, an der Störungsstelle vorbeiführen. Bei der Festlegung von Bedarfsumleitungsstrecken sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

– Verkehrssicherheit,
– Linienführung (Umwegfaktor, Steigungsverhältnisse, Ortsdurchfahrten),
– Streckencharakteristik (Brückenbauwerke, Engstellen, Fahrverbote, Straßenzustand),
– Leistungsfähigkeit (Leistungsreserven),
– Umwelt (Lärmbelästigung, Schutzgebiete).

Bei der Ausweisung von Alternativrouten im Zuge von Netzbeeinflussungsmaßnahmen sind Staulänge und -dauer auf der Hauptroute, die Länge der Umleitungsstrecke und der Anteil des umlenkbaren Verkehrs, jeweils auf den Einzelfall bezogen, die maßgebenden Einflussgrößen. Die Anlagen werden aktiviert, wenn die Hauptroute überlastet ist oder größere Störungen (Sperrungen, Unfälle) auf der Hauptroute vorliegen. Die Alternativrouten werden im Allgemeinen dann angezeigt, wenn eine geringere Fahrzeit prognostiziert wird als für die Hauptroute. Grundlage der Prognose ist eine umfassende Verkehrsdatenerfassung auf der Haupt- und Alternativroute. Entscheidungen über die Routenempfehlungen werden nach Maßgabe der grundgesetzlich geregelten Zuständigkeitsverteilung von den Ländern getroffen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333